THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

EN ESTE NUMERO

Murciélagos con Hidrofobia
Maestros Panameños en la Zona
El Famoso Arco Chato
Costumbres Compartidas

Vol. 1 — No. 5
Diciembre 7, 1962

"... y de Su reino no habrá fin."

99-1-340-c.3

ROBERT J. FLEMING, JR., Gobernador-Presidente
W. P. LEBER, Vice Gobernador

WILL AREY
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

JOSEPH CONNOR, Encargado de Prensa

Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y ROBERT D. KERR

Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de Mount Hope, Zona del Canal

De venta en todos los Centros de Servicios Comunales, Comisariatos y en la Casa de Huéspedes Tívoli durante los 10 días siguientes a su publicación a 5 centavos la copia.
Subscripciones: $1 al año; por envío postal y ediciones anteriores, 10 centavos la copia.
Giros Postales, pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, deberán remitirse por correo al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.

Nacimiento

EL PRECIOSO NACIMIENTO que aparece en nuestra portada este mes fue fotografiado en la residencia de la señorita Genita B. Icaza, en Campo Alegre, por John F. Flatau.

Este tradicional Nacimiento mereció el primer premio en concurso celebrado hace algunos años y, año con año, atrae multitud de visitantes tanto de Panamá cuanto de la Zona del Canal.

Las figuras que en él aparecen provienen, en su mayoría, de España y de Francia; algunas datan de hace más de medio siglo, siendo pasadas de madre a hija.

A la abuelita de la señorita Icaza se debe el Nacimiento original, al que se han añadido piezas nuevas con el devenir del tiempo. Las imágenes más grandes y el castillo proceden de Barcelona; los angelitos, de Francia. Este año amigas de la señorita Icaza han contribuido con agua del Río Jordán, piedrecitas del Mar Muerto y tierra de la Tierra Santa de Belén.

Este Nacimiento está listo usualmente en vísperas de Navidad y, cada día, las figuras que representan a los Tres Reyes Magos, son avanzadas hacia el establo del Divino Alumbramiento, donde llegan justamente el 6 de enero, Día de los Reyes Magos, que es el fijado para los aguinaldos en algunos países.

Antiguamente el Nacimiento de la familia Icaza se levantaba en el jardín, pero, por temor al inestable tiempo, en los últimos años se ha colocado bajo techo, en la mansión de don Octavio A. de Icaza y señora, padres de Genita, en la Avenida Manuel María de Icaza, llamada así en homenaje a su extinto y distinguido abuelo.

INDICE

Murciélagos con Hidrofobia 3
Navidad: Costumbres Compartidas 5
Año de Progreso en el Canal 6
Maestros Panameños 8-9
Arco que Desafía las Edades 10
Versátiles Vagones Refrigerados 11
Personalidad Interesante 11
Historia del Canal 12
Aniversarios 13
Ascensos y Traslados 14
Jubilaciones 15
Accidentes 15
Navegación 16

" . . . y de su reino no habrá fin." (Lucas 1:33.)

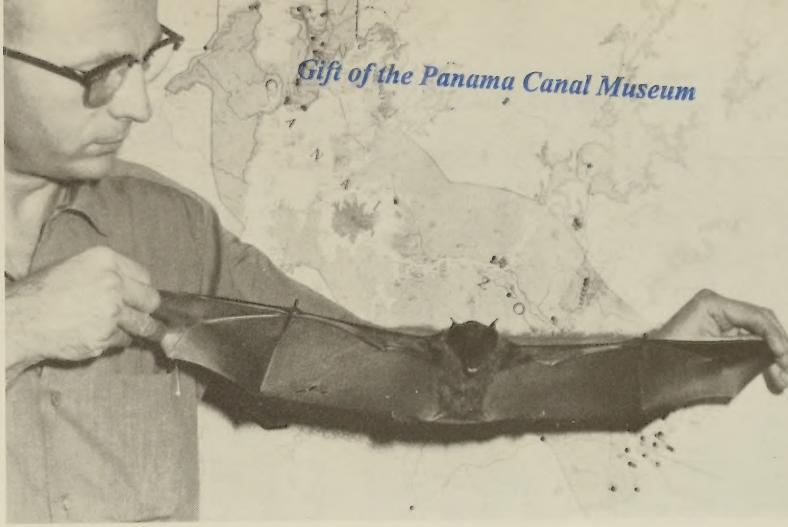
CRIATURA DE DIOS, el hombre fue hecho a Su imagen y semejanza; y a imagen y semejanza del ser humano, encarnó el Señor a Su Hijo para que viniese al mundo a expiar nuestros pecados y redimirnos con Su Vida, Pasión y Muerte.

Pero el hombre tiene muchos semblantes desemejantes entre sí; muchos afanes contradictorios y en pugna que lo separan de los otros hombres.

Solo cuando la comprensión modera su espíritu y regula sus acciones, llega el hombre a acercarse un poco más a sus semejantes, compartiendo sus alegrías e infortunios. Esa mutua comprensión se extiende sobre pueblos y razas capaces de armonizar sus culturas y buscar rutas comunes.

El bíblico compartir del pan y la sal incluye, también, compartir las costumbres y tradiciones, como sucede aquí, en este privilegiado Istmo, conforme se narra en página 5.

MURCIELAGO *Con* HIDROFOBIA



El Dr. Nathan Gale, veterinario de Salubridad, sostiene este "come frutas" cuyas alas miden 24 pulgadas de punta a punta. Entre esta especie se encontraron dos con hidrofobia . . .

Una Amenaza Latente y Conviene Cuidarse

NO SE TRATA de que todo murciélago tenga hidrofobia pero, con algunos afectados, ya es suficiente para que el asunto preocupe la atención de las autoridades de la Dirección de Salubridad de la Zona del Canal, las cuales consideran que el público haría bien en enterarse de la amenaza potencial que ello representa.

"Tenemos que habituarnos al peligro que esa enfermedad representa —la rabia—en la misma forma como lo hemos hecho con el peligro de la poliomielitis, la malaria y la tuberculosis," dice funcionario de salubridad del Canal.

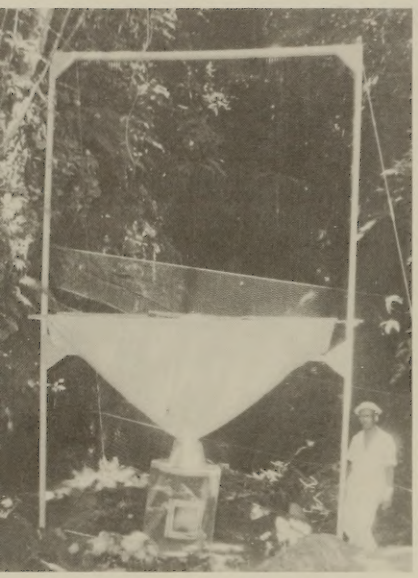
. . . con o sin rabia, es espantoso . . .

La ciencia médica actual puede realizar proezas para remediar a los afectados con la parálisis infantil, malaria o tuberculosis, pero para quienes son atacados de hidrofobia no hay cura. De ahí que la Dirección de Salubridad estime, en alto grado, la diligencia de dos residentes de la Avenida Morgan, Balboa, quienes recientemente atraparon dos murciélagos afectados con rabia. Por su parte, la Dirección de Salubridad Ambiental del Ejército capturó también dos murciélagos en el Fuerte Clayton. Los análisis de laboratorio comprobaron que todos estaban contagiados con hidrofobia.

Esto sirvió para alertar a las autoridades de salubridad sobre la posibilidad de un agravamiento del mal entre esos mamíferos con alas, ya que es entre los murciélagos que está confinada ahora la infección, que, en la Zona al menos, no se ha extendido a otras especies. Vale observar, empero, que son susceptibles de contraerla tanto mamíferos domésticos cuanto salvajes.

El peligro que entrañan los murciélagos que han contraido hidrofobia consiste en que pueden transmitirla a los humanos directa o indirectamente, ya sea mordiendo a las personas o animales que, a su vez, pueden retransmitir la afección a seres humanos. Dichosamente es muy

Samuel Hart, de la División de Veterinaria, retira un murciélago de la red de mano en uno de los túneles en la Reserva Forestal.



Una trampa automática diseñada para la Caverna de Carlsbad en Nuevo México, fue adaptada para su empleo en la cueva de Chilibre. Consiste en cuerdas de piano colocadas en tal forma que al ser tocadas por un murciélago, suelta la trampa y lo atrapa en un cajón.

Para Evitar la Hidrofobia

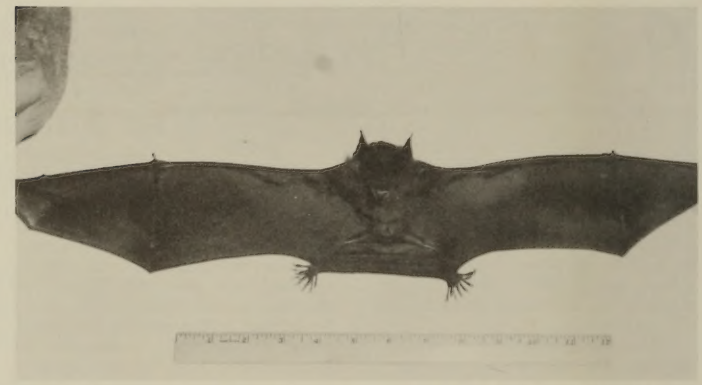
● Prevenga a los niños que no jueguen con murciélagos, y no permita a sus cachorros que lo hagan.

● Instruya tanto a los niños como a las sirvientas que estén atentos si ven algún murciélago en el suelo, ya sea vivo o muerto, e informar a usted la presencia de estos animales.

● Si usted encuentra un murciélago muerto o enfermo, no lo toque. Usando una brocha, escoba u otro instrumento, coloque al murciélago en una caja bastante fuerte o en un frasco y envíelo al Laboratorio de Veterinaria en Corozal, o a la Oficina de Sanidad del Distrito Norte, en la Calle Bolívar, Cristóbal. Si usted no puede enviar pronto el ejemplar, refrigérelo hasta que usted pueda hacer la entrega.

● Si usted tiene alguna razón para pensar que usted o algún miembro de su familia ha sido mordido por un murciélago—o que ha tenido algún contacto personal—lleve a la persona a la oficina de admisión del Hospital Gorgas o de Coco Solo y dé parte del incidente.

● Mantenga la inoculación de sus animales al día.



Faltó regla para medir las alas.

raro el caso de perro atacado por murciélagos, pero, de registrarse, la hidrofobia, entonces, se expandería con mayor celeridad entre los caninos, creando un peligro potencial sumamente más grave.

Reglamentos vigentes imperantes en la Zona exijen que la vacunación antirábica le sea aplicada a los canes cada 3 años. Algunas personas también hacen inocular a sus gatos, en cuyo caso la vacuna debe renovarse cada 5 años.

Entre las medidas preventivas para evitar la introducción al Istmo de la peligrosísima infección hidrofóbica está la de mantener en cuarentena a perros y gatos por un período de 4 meses.

La hidrofobia se reveló por primera vez en el Istmo en 1907 pero ya para 1910 había, aparentemente, desaparecido. Con el decorrer del tiempo un hombre pereció en el Hospital Gorgas, en 1933, después de haber sido mordido por un perro en el Perú; lo propio sucedió a otro que había sido mordido por un can en Nicaragua en 1957. No se registró ningún caso de rabia originada localmente antes de 1957. Dos casos confirmados por laboratorios, se produjeron entre el ganado en el Istmo; desde 1961 se han registrado otros similares.

También se produjo el caso de un murciélago que fue recogido en la Zona, diagnosticándolo el Laboratorio de Salud Animal de Panamá como contagiado con hidrofobia. En julio de 1960 la División de Veterinaria del Canal de Panamá condujo una investigación que duró 1 año. La División de Veterinaria de la Dirección de Salubridad capturó 4,571 murciélagos y de 35 especies en 61 localidades dentro y en los aledaños de la Zona. Se registraron 43 casos positivos de contagio, 2 de ellos entre los llamados "come frutas"; otros eran del tipo que se radican entre el cieloraso y el techo de las casas; y algunos de los que se cuelgan de las pencas de las palmeras.

En el Fuerte Clayton un hombre recogió un murciélago caído en el piso de la sala; dos fueron hallados en la emisora de ese mismo Fuerte y un tercero guindado de la malla de una ventana en el Post Exchange.

En la piscina del Fuerte Kobbe una criatura fue mordida por un murciélago y lo propio aconteció a una bañista; ambos recibieron tratamiento contra la hidrofobia y no padecieron efectos malignos.

Los murciélagos pueden introducirse hasta por una ranura diminuta de ⅜ de pulgada en el techo; su presencia se denuncia por un olor peculiar y por los ruidos en sordina que hacen al movilizarse en el tejado.

La erradicación total de estos mamíferos alados es casi imposible y, quizás, indeseable, pues ayudan a controlar los insectos. La defensa o precaución más aconsejable es mantenerse vigilante. (Consulte cuadro que aparece aparte.)

Las autoridades de salubridad de Panamá y de la Zona mantienen constante intercambio de información sobre los casos que se registren y las medidas preventivas indicadas para evitar la propagación de la hidrofobia.

Navidad

Costumbres Compartidas

EN NINGUNA época del año resalta más el cosmopolitismo de este "Puente del Mundo" que durante las celebraciones de la Navidad, cuando florecen en los hogares istmeños tanto los forasteros árboles simbólicos cuanto los unánimes y tradicionales "nacimientos," denotando esta circunstancia el alegre intercambio costumbrista entre panameños y norteamericanos.

En Panamá la niñez ve en Nochebuena, su plácido sueño poblado de visiones del "Niño Dios" que derrama sobre sus cabecitas no solo sus bendiciones, sino juguetes y aguinaldos, mientras Santa Claus surca los espacios en su veloz trineo, cargado de regalos para los primitos norteamericanos.

Ambas comunidades, la panameña y la norteamericana, han adoptado, a través de los años, las costumbres de la otra en relación con las celebraciones navideñas y si en la República la niñez no encuentra incongruente adornar el nórdico arbolito de bálsamo o abeto, en la Zona del Canal se entusiasma construyendo el "nacimiento," sin que lo uno excluya lo otro, sino lo adicione y preste mayor vigor y alegría a la risueña festividad cristiana.

Los gringos han acogido con júbilo esta tradición del "nacimiento" que representa imágenes no solo de la Santa Familia en el pesebre de Belén, rodeada de algunos animalitos domésticos, sino también bíblicos personajes, poblaciones circundantes y seráficos angelitos. Los "nacimientos" varían entre sí drásticamente en cuanto que algunos son de modestas proporciones y muy elaborados y lujosos los otros. Usualmente las clásicas figuras han pasado de generación a generación, guardándose con reverencia en la misma familia.

Por su parte los niños panameños encuentran feliz entretención en decorar el árbol de Navidad con escarcha, nieve simulada, lentejuelas y polícromas esferas y lucecillas, mientras su olfato es acariciado por el ya familiar aroma cosquillante del nórdico arbusto de bálsamo. En cuanto realizan esa labor se imaginan a Santa Claus con su rojo atavío, luengas barbas blancas y rozagante rostro, no en un trineo, sino descendiendo de un avión o de un helicóptero militar de EE. UU. que es como están acostumbrados a verlo llegar a los acantonamientos de la Zona y en algunas poblaciones del Interior.

Las fiestas dicembrinas se inician con la dedicada a la Inmaculada Concepción, ocasión en que se erigen, en balcones y ventanas, altares familiares con imágenes enmarcadas o estatuas de la Virgen, circundada de flores y de blancas luces; su día es también el Día de la Madre y fiesta nacional panameña. Llega después la Nochebuena con la universal alegría desparramada por el cuerpo y que estalla en villancicos que son rezos, como lo son, también, las voces fraternas de "Felices Pascuas" y "Merry Christmas."

Al filo de la medianoche, en vísperas de Navidad, los devotos se congregan en los templos para adorar al Señor. En Panamá esos servicios religiosos son conocidos como la "Misa del Gallo," a la que sigue la tradicional Cena de tamales, pavo, pollo y otras sabrosuras gastronómicas de la cocina criolla.

Cuando apenas pareciera apagarse el júbilo de la Navidad, y vislumbrándose ya el nuevo año, se interpone la festiva conmemoración de los Santos Inocentes, el 28 de diciembre, cuando los bromistas realizan sus, a veces, pesadas bromas para sorpresa de los incautos y entre exclamaciones de "¡inocente, mariposa!"

Días después, entre el estrépito de sirenas y bocinas de autos, y la vocinglería de las multitudes lanzadas a la calle, se da la bienvenida al Nuevo Año y, entre la algarabía general, hay un reverdecer de ilusiones.

Se prolonga, empero, el espíritu de regocijo hasta la Pascua de Reyes cuando los niños del vecindario recogen, de casa en casa, los resecos árboles de Navidad para prender con ellos enormes hogueras, al estilo de las comunidades nórdicas europeas de la Era Pre-Cristiana, que hacían esas fogatas como un presagio de la vecina Primavera en las noches gélidas del solsticio hiemal o de invierno.

Salchichas y golosinas acarician el paladar, refrescado, entre bocado y bocado, con bebidas gaseosas.

El Gobernador Designa Comite de Apelaciones De Decisiones Adversas

UNA COMITIVA de examinadores de audiencia ha sido establecida por el Gobernador Fleming para las audiencias a celebrarse por decisiones administrativas de carácter adverso.

La comitiva de examinadores está integrada por: Sylvester D. Callender, C. W. Chase, Jr., Norman B. Davison, Rubelio D. Quintero, Harry D. Raymond, Paul Robbins, Bruce G. Sanders, Jr., y J. Bartley Smith.

Los procedimientos que rigen las medidas adversas de personal se detallan en el Reglamento Ejecutivo Nº 70, en vigencia desde el 1º de julio de 1962.

He aquí, brevemente, los pasos a seguir:

Se le dará al empleado, por lo general, 30 días de aviso según notificación por escrito de la propuesta acción y de las razones que la apoyan.

El empleado tiene derecho a contestar dentro del plazo de 10 días. Puede solicitarse una extensión del tiempo para ofrecerle amplia oportunidad en la preparación de su respuesta.

Se fijará la fecha para una audiencia, de desearlo así el empleado, y si lo solicitare por escrito.

La audiencia es para darle al empleado una oportunidad para una revisión imparcial y objetiva de su caso por personas ajenas a los hechos que culminaron en la propuesta medida de carácter adverso, y para darle la oportunidad al empleado de ser escuchado y de presentar pruebas, si así lo desea.

La audiencia se celebrará ante un solo examinador que ha sido escogido por el empleado de entre los que integran la comitiva en cada caso.

Las conclusiones y recomendaciones del examinador de la audiencia son utilizadas por el funcionario encargado de resolver la apelación al formular éste su decisión.

Esta decisión puede sostener la decisión anterior, modificarla o revocarla.

La notificación al empleado de la decisión acordada como resultado de la audiencia deberá exponer al empleado de sus derechos a interponer recurso apelativo, si lo tuviere, ante la Comisión del Servicio Civil.

AÑO DE PROGRESO EN EL CANAL

LA CONTINUA modernización y mejora del Canal de Panamá para servir mejor a la navegación mundial resultó en que los gastos principales para el año fiscal de 1962 excedieron los $16 millones por segundo año consecutivo. El total de gastos principales desde la reorganización el 1º de julio de 1951, llegó a $108.1 millones.

Los principales gastos de 1962 de aproximadamente $16.1 millones fueron unos $700,000 menos que la mayor cifra de gastos establecida el año anterior.

El gasto principal mayor para el año fiscal de 1962 fue de $5.9 millones para el ensanche de la Recta Emperador en el Corte Gaillard. Un total de $22.8 millones se han gastado en mejoras del Canal durante los últimos años. Se espera que esta mejora costará la suma adicional de $21 millones antes de terminarse, lo cual está señalado para 1966-67.

Más de 4.5 millones de yardas cúbicas de tierra y roca fueron removidas en el año fiscal de 1962 en el ensanche del Canal, 2,722,369 por contrato y 1,788,000 en proyectos de la División de Dragas. El dragado de mantenimiento durante el año alcanzó 3,063,700 yardas cúbicas adicionales. Este trabajo se hizo en el Corte Gaillard, las entradas del Atlántico y el Pacífico, puerto de Balboa, Lago de Gatún, Esclusas de Miraflores y en los Muelles 14 y 15.

En los proyectos de ensanche del Corte desde 1929 hasta 1962 se han removido 32,291,318 yardas cúbicas de tierra y roca y hay aproximadamente otras 14.5 millones de yardas cúbicas más para ser excavadas en los proyectos de ensanche desde ahora hasta 1967.

El dragado desde 1915 hasta el año fiscal de 1962 fue de 377,405,432 yardas cúbicas, con un total de dragado desde el comienzo de la construcción del Canal hasta el año fiscal de 1962, de 663,691,560 yardas. La excavación francesa está señalada en 29,908,000 y el dragado de los Estados Unidos desde 1904 hasta 1915 en 256,378,128.

Otros gastos mayores en 1962 incluyen $2.3 millones en el programa de viviendas; $1.3 millones para una planta adicional de energía eléctrica, más de $600,000 en la planta central de acondicionamiento de aire para el área terminal del Pacífico, y más de $500,000 para locomotoras de remolque en las esclusas y grúas.

La inversión principal en el programa de viviendas fue en los proyectos de Pedro Miguel, Corozal y Los Ríos.

El proyecto de la planta de energía eléctrica aumentará la capacidad en el poder de salida en la Zona en 39 por ciento.

Se está trabajando en la estación de diesel de Miraflores, donde las viejas diesels están siendo quitadas para ser reemplazadas por dos turbinas de gas de 11,000 kw. Se espera que la nueva planta generadora comience operaciones en febrero.

Para hacer una comparación, la nueva planta de Miraflores tendrá una capacidad total de salida de 22,000 kw. La instalación de fuerza motriz de la Represa Madden está fijada en 24,000 kw. y la de Gatún en 18,000 kw. Hay varias unidades generadoras diesel de 2,000 kw.

A medida que las mejoras a la vía interoceánica continuaron, los funcionarios de la Dirección de Marina pudieron informar que durante el pasado año fue posible reducir el promedio de tiempo para que un barco pase por las aguas del Canal de Panamá en 1 hora completa. Ahora es de 15.5 horas, contra 16.5 el año pasado. Esto representa un ahorro posible de $50 a $100 por hora en los costos de operación de un navío.

El desembolso principal del Canal de Panamá para los proyectos de operación de tránsito incluyó, entre las cosas más importantes, más de $200,000 cada uno en los sistemas de control de tráfico marítimo, nuevas lanchas y reemplazo de maquinaria de lanchas, y más de

Más de 4½ millones de yardas cúbicas fueron excavadas durante el año.

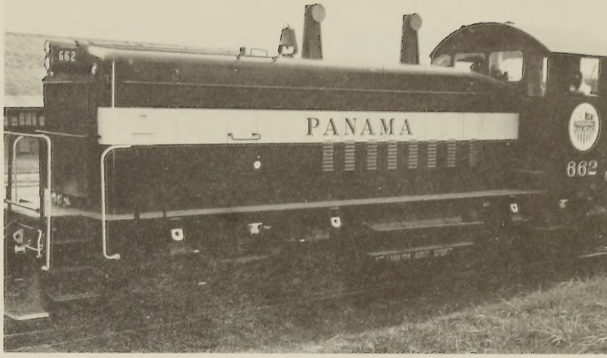
$300,000 para la conversión de vías de las esclusas y otros trabajos de vía en conexión con las nuevas locomotoras de remolque.

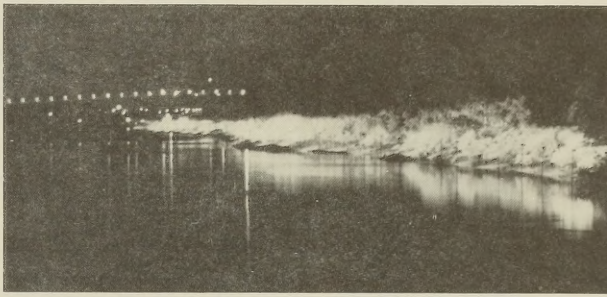
Además del importante proyecto del Canal de la Recta de Emperador, desembolsos principales menores fueron también señalados para el trabajo de ensanche para Paraíso y Las Cascadas-Bas Obispo y la extensión del alumbrado de las paredes de las esclusas. El reemplazo del Muelle 14 en Cristóbal fue el asunto más importante en los proyectos de servicios marítimos y la construcción de un centro comunal en Rainbow City ascendió a más de $200,000.

El reemplazo del material rodante del Ferrocarril de Panamá y el reemplazo del cable telefónico transístmico de Gatún a Gamboa significó casi $400,000 de los gastos principales para los proyectos de servicios de transporte y utilidades.

También se gastaron en 1962, $10,806,000 destinados al costo de $20 millones del Puente Ferry Thatcher. Este desembolso se hizo de fondos apropiados por el Congreso de los Estados Unidos para el proyecto del puente.

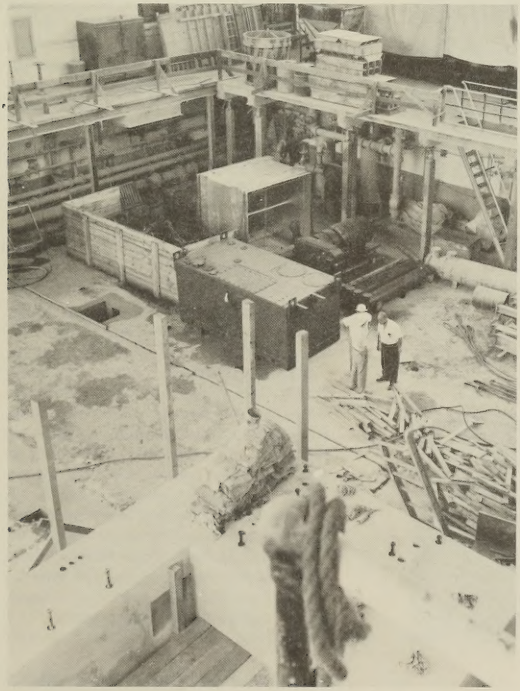
Una de las tres nuevas locomotoras



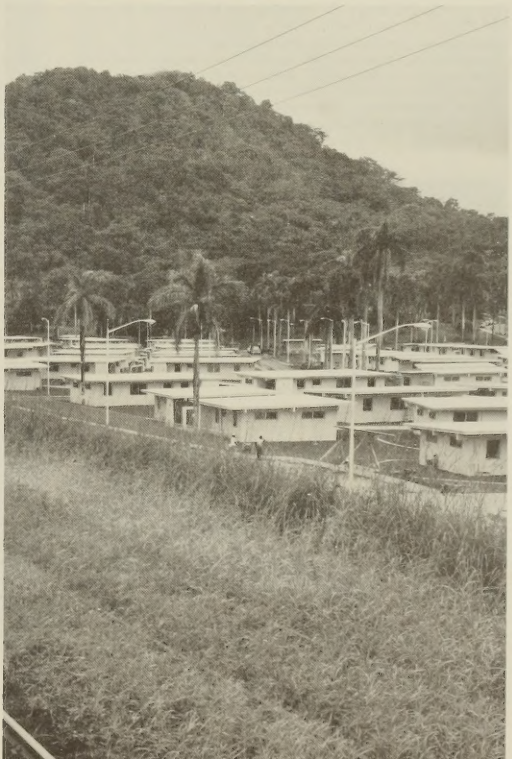


Se extiende el sistema de alumbrado de las esclusas.

Nuevo taller eléctrico de Miraflores donde irá la enorme turbina que aparece en primer plano.



Nueva barriada de Pedro Miguel.



Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Florida, George A. Smathers Libraries with support from LYRASIS and the Sloan Foundation

https://archive.org/details/panamacanalr1519627pana

Un graduado del Instituto Nacional de Panamá es el Director de la Escuela Secundaria de Rainbow City, Alfredo Cragwell, que es de la graduación de 1932 del Nido de Aguilas, obtuvo su licenciatura en ciencias económicas con especialización en comercio en la Universidad de Panamá en 1953. Desempeñó el cargo de Supervisor del Departamento de Turismo en Panamá en 1946 y fue diputado suplente de 1948-52 y diputado principal de 1952-56 en la Asamblea Nacional de Panamá. Discípulo del Profesor Ricardo Zozaya, ha sido maestro de música en Gatún. Estudió administración y dirección de escuelas en la Universidad de Nueva York. Es hijo de Clarence Cragwell, quien fuera maestro durante 45 años en las Escuelas de la Zona del Canal.

La señora Ethlin L. de Fawcett, se encuentra sirviendo en el sistema escolar de la Zona del Canal desde 1944 y es la orientadora de las nuevas maestras que llegan a la Escuela Primaria de Pedro Miguel. Graduada en la Escuela Normal de La Boca, ha impartido sus enseñanzas en las escuelas de Gatún, Red Tank, La Boca, Paraíso y ahora en Pedro Miguel. Es la decana del personal docente del plantel.

Grafton Conliffe es el Director de la Escuela Primaria de Santa Cruz. Graduado en el Primer Ciclo Universitario de La Boca en 1952, tiene 10 años de estar dedicado al magisterio. Ha enseñado en Red Tank, Gatún y La Boca, antes de ser trasladado a Santa Cruz, donde está trabajando desde 1957. Obtuvo su bachillerato en ciencias con especialización en educación en la Universidad de Nebraska en 1961 y además tiene créditos en los cursos de verano de la Universidad de Panamá. El próximo año viajará a los Estados Unidos para obtener su" master" en educación.

La novata del grupo de maestras de la Escuela Primaria de Paraíso es la señorita Alicia Sáenz, oriunda de Pocrí, Aguadulce, y graduada en la Escuela Normal Juan Demóstenes Arosemena en Santiago, Veraguas. Comenzó a trabajar en mayo de 1962 como maestra de primer grado en esta Escuela Latinoamericana, después de haber ejercido el magisterio en Santiago, Pocrí y Panamá. Se graduó en la Universidad de Panamá en 1960 como profesora de pedagogía y le encanta su nuevo trabajo en Paraíso.

Veintisiete años al servicio del Magisterio en la Zona del Canal tiene la señorita Myrtle Mulcare, maestra en la Escuela Primaria de Santa Cruz. Se graduó en Jamaica en 1926 y tomó cursos de educación en la Universidad de Panamá, obteniendo más tarde su bachillerato en ciencias con especialización en educación en la Universidad de Nebraska. De 1950 a 1952 formó parte de la Orquesta del Conservatorio Nacional de Panamá, donde tocaba el violín. Ha sido maestra en Gatún y La Boca antes de llegar a Santa Cruz. Viajará a Nebraska el próximo año para obtener su "master" en educación.

Aston M. Parchment es el Director de la Escuela Primaria de Paraíso. Toda su carrera la ha servido en las Escuelas de la Zona del Canal desde 1929. Se graduó con primer puesto en la Universidad de Xavier, en Nueva Orleans en 1959, como bachiller en ciencias en educación secundaria en la rama de educación física. Es hijo de John Parchment, uno de los zapadores de las Escuelas de la Zona del Canal, quien fuera maestro y director en la Escuela de Gamboa.

En las horas de recreo los niños se divierten con toda clase de juegos. Estos practican una nueva modalidad, una especie de beis y fútbol, pues un balón se lanza desde la lomita y el "bateador" lo patea.

MAESTROS PANAMEÑOS

LAS ESCUELAS LATINOAMERICANAS de la Zona del Canal tienen por finalidad educar a su alumnado con ajuste a los mismos programas adoptados por el sistema educativo de la República de Panamá, con el objeto de que los estudiantes panameños puedan incorporarse cabalmente a la vida de su país, constituyéndose en buenos ciudadanos de su patria.

Maestros y profesores panameños, con títulos universitarios obtenidos en la Universidad de Panamá y en universidades de otros países, especialmente en los Estados Unidos, se encuentran enseñando en las Escuelas Latinoamericanas de la Zona del Canal, y son seleccionados por sus créditos.

Desde 1956, cuando una comisión de prominentes educadores panameños, integrada por los Profesores Max Arosemena, Rafael Moscote y Temístocles Céspedes, recibió la encomienda de evaluar el sistema educativo de las Escuelas Latinoamericanas de la Zona del Canal, los programas en ellas seguidos se acoplan perfectamente a los de Panamá, al punto que un alumno de cualesquiera de dichas escuelas puede pasar a una panameña conservando su mismo grado y nivel académico obtenido. La enseñanza se imparte enteramente en castellano, siendo el idioma inglés únicamente una materia del curriculum.

Preparan Niños de la Zona Para el Futuro

Los 3,886 alumnos panameños que encuentran estudiando en las Escuelas Latinoamericanas de la Zona del Canal, están repartidos así: 1,716 en Rainbow City; 1,464 en Paraíso; 617 en Santa Cruz; y 89 en Pedro Miguel.

Los maestros panameños ascienden a 154—67 en Rainbow City, 59 en Paraíso, 22 en Santa Cruz y 6 en Pedro Miguel—con 6 directores, todos ellos panameños también: 1 en cada una de las escuelas primarias de Rainbow City, Paraíso, Pedro Miguel y Santa Cruz; y 1 en cada una de las escuelas secundarias de Rainbow City y Paraíso.

Las escuelas de Paraíso, Rainbow City y Santa Cruz tienen cada una su biblioteca, en las cuales los alumnos hacen sus trabajos de investigación.

El personal docente se interesa particularmente en que el alumnado participe en afanes culturales panameños, tales como la Semana del Libro que tanto entusiasmo ha despertado entre el estudiantado latinoamericano de la Zona.

Para los programas de recreación hay gimnasios en Rainbow City, Santa Cruz y Paraíso; estadio en Mount Hope (con alumbrado para eventos nocturnos) para Rainbow City; también hay campos de juegos para estos tres centros escolares; piscinas en Rainbow City y Paraíso, además de dos canchas de tenis en Santa Cruz y Paraíso.

Un colonense es actualmente el Director Interino de la Escuela Secundaria de Paraíso. Es el Profesor Carlos A. Vaz, Jr., quien se graduó en el Colegio Abel Bravo, de Colón en 1950; en la Universidad de Panamá en 1955 como profesor de español y en la Universidad de Denver, Colorado, en 1960, obtuvo su "master" en educación secundaria y en programas de escuelas. En 1960 comenzó a trabajar en la Zona del Canal como visitador de español en las Escuelas Latinoamericanas en el sector del Pacífico; fue consejero de la Escuela de Paraíso y Director Interino en la Escuela Secundaria de Rainbow City. Fue profesor en el Instituto Justo Arosemena en Panamá de 1956-58.

La señora Thelma Córdoba de Quintero, oriunda de Los Santos, es profesora de química y física en la Escuela Secundaria de Paraíso. Se graduó de bachiller en ciencias en el Instituto Nacional de Panamá en 1951 y obtuvo su profesorado de biología, química y licenciatura en la Universidad de Panamá en 1957. Ha sido profesora en la Escuela Profesional, Liceo de Señoritas y en la Escuela Normal Juan Demóstenes Arosemena. Desde 1959 se encuentra trabajando en Paraíso y ese mismo año viajó como profesora invitada, en el programa de intercambio de profesores, al Colegio Secundario Orchard Park de Buffalo, Nueva York.

La señora Soledad de Epifanio tiene solamente 4 meses de ser profesora de español en la Escuela Secundaria de Rainbow City. Graduada en la Escuela Normal Juan Demóstenes Arosemena en Santiago, Veraguas. Obtuvo licenciatura en español en la Universidad de Panamá y su doctorado en filología románica en la Universidad de Madrid, España. Ha enseñado en Las Tablas, en el Colegio Internacional de María Inmaculada, también en Chilibre, Bocas del Toro, La Chorrera y en el Instituto Nacional.

William Wilkie es el Director de la Escuela Primaria de Rainbow City. Se graduó en 1929 en la Escuela Secundaria de Kingston, Jamaica, y comenzó a trabajar ese mismo año como maestro en Rainbow City hasta 1946 cuando fue ascendido a director de la Escuela. Piensa jubilarse al finalizar el presente año escolar.

La señorita Ana Bennett es la Directora Interina de la Escuela Primaria de Pedro Miguel. Graduada en la Escuela Normal de La Boca, Universidad de Panamá y en la Universidad de Michigan donde obtuvo su "master" en lengua y literatura inglesa, ha sido maestra y profesora en La Boca, Silver City, Escuela Profesional, Primer Ciclo de Bocas del Toro, Escuela Secundaria de Chitré, Primer Ciclo de La Chorrera, Rainbow City y Paraíso.

La señorita Violet Bingham lleva 36 años continuos como maestra de primer grado en la Escuela Primaria de Rainbow City y se jubilará al finalizar este período escolar. Se graduó como maestra en Jamaica en 1916 y comenzó su carrera magisterial en 1921 en la Escuela San José en la ciudad de Colón. En 1926 fue llamada a prestar servicios en Rainbow City, lo que ha hecho hasta el presente.

Arco Que Desafía Las Edades

MILLONES DE PUPILAS han reflejado su maravilla varias veces centenaria, mientras su configuración arquitectónica era captada en millares de planchas fotográficas, desde todos los ángulos posibles; pero aún los siglos no han podido abatir al famoso Arco Chato de Santo Domingo, que ha sobrevivido las inclemencias del tiempo y la voracidad devastadora del holocausto que, en 1761, consumió el suntuoso templo donde el pertinaz ingenio de un fraile fijó su silueta para pasmo de las edades.

ENTRE LAS RELIQUIAS históricas y arqueológicas de Panamá con que cuenta el Museo Nacional (Avenida Cuba), además de ornamentos de oro y pintoresca cerámica, hay enormes figuras—labradas en piedra monolítica—halladas en Barriles, región de Caizán, Provincia de Chiriquí, que dan cuenta de la desteridad escultórica de nuestros aborígenes.

Se acredita ascendencia Maya a los anónimos artistas que trabajaron esas piedras; los siguieron en el Istmo los chibchas, expertos orfebres y fundidores de oro, y luego los caribes. Esas tres culturas indígenas dejaron su sello en Panamá pudiendo encontrarse sus huellas en las "huacas" diseminadas, especialmente, por las Provincias de Coclé, Chiriquí y Veraguas.

. . . los siglos no han podido abatir el famoso arco chato. . . .

Ruinas de la iglesia de Santo Domingo calcinadas por el fuego de 1761, desafían las edades. . . .

Ese arco, chato e inconmovible, jugó papel decisivo en el acontecer republicano del Istmo en cuanto su persistencia indujo a los ingenieros que estudiaban los efectos de sacudidas sísmicas sobre la construcción de un canal, a escoger la vía de Panamá, en preferencia a la de Nicaragua.

Dos veces se desplomó mientras era erigido; a la tercera, el fraile constructor, colocado el último ladrillo, se paró debajo del arco, solo e impasible: y la mole se mantuvo en su sitio, para siempre. . . .

Viajeros venidos de todos los extremos rincones de la tierra, lo admiran, asombrados, y pasan luego a visitar otros lugares de interés de la ciudad más antigua en el litoral Pacífico del hemisferio americano:

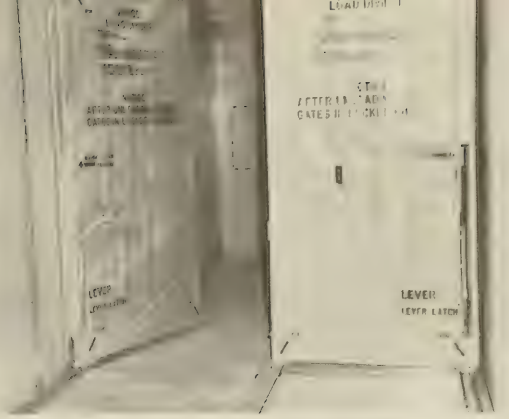
La Catedral Metropolitana, cuyos cimientos fueron colocados en 1688, terminando su construcción en 1796. Pocos conocen la historia de sus campanas, que, "cuando eran fundidas en Badajoz, España, la Reina visitó la fundición y al informarse que se trataba de campanas para la capital del Reino de Tierra Firme (Panamá), arrojó al crisol sus aderezos del más rico oro de Castilla del Oro (Panamá)" para que se fundieran con esas campanas que primero estuvieron en la Catedral de Panamá Viejo y luego fueron pasadas a la reconstruida ciudad.

El Altar de Oro, en la modesta iglesia de San José (Calle 8ª y Avenida A) milagrosamente salvado de la rapiña de los piratas de Morgan en Panamá Viejo fulgía en la Iglesia de los Agustinos Descalzos y fué trasladado a la nueva ciudad después del saqueo e incendio que destruyó a la antigua.

Iglesia de Santa Ana, inaugurada en 1764 gracias a la generosidad de Mateo Izaguirre, lo que le valió el título nobiliario otorgado por el Rey, de Conde de Santa Ana.

Y, de sitio en sitio, sigue el visitante hasta dirigirse a la pétrea reliquia de la Panamá que, fundada el 15 de agosto de 1519, fue orgullo de la Corona y de la época y la más rica ciudad del continente.

Nuevo vagón refrigerado ofrece grandes ventajas.



Puertas movedizas crean compartimentos internos según las necesidades.

VERSATILES VAGONES REFRIGERADOS

DOS VAGONES REFRIGERADOS con capacidad de 3,305 pies cúbicos, o sea tres veces mayores a los hasta ahora en uso, han sido puestos en servicio por el Ferrocarril de Panamá.

Las nuevas unidades tienen una capacidad de combustible de 400 galones lo que les permite operar cómodamente durante 160 horas, economizando en esa forma valioso tiempo en reabastecer sus tanques tanto como en su mantenimiento. Construidos de acero y más grandes y largos que los vagones anteriores; tienen puertas internas y pisos enrejados de aluminio; su capacidad es de 136,000 libras con un límite de carga de 137,700 libras.

Las puertas internas de aluminio pueden mantenerse plegadas contra la pared o utilizarse para crear hasta tres compartimientos separados que, a su vez, pueden recibir carga o descargar sin que se afecte el nivel de temperatura de cualesquiera otro de los compartimientos. Las puertas exteriores quedan a nivel de los andenes para facilitar también la labor de cargar o descargar.

Los nuevos vagones, manufacturados por la Pacific Car & Foundry Co., de Renton, Washington, están equipados con cojinetes de rodillos marca Timken, lo que disminuye la necesidad de frecuentes inspecciones.

Personalidad Interesante

El Mejor En Su Ramo

VICTOR M. BRICEÑO, un panameño que nació el 4 de septiembre de 1914, justamente 20 días después de haber sido abierto el Canal de Panamá al tráfico comercial, es uno de esos artesanos especializados que mantienen el equipo y las instalaciones del Canal en perfectas condiciones con sus reparaciones. Briceño es calderero, y su especializado trabajo en la construcción de calderas le proporcionó un título único en la organización del Canal durante varios años que le da un deber singular en su género.

Briceño ostentó durante 5 años el título de "calderero, recortador"; su título es ahora "calderero, inspector," pero continúa siendo el mejor y único cortador de moldes entre los caldereros de la Zona del Canal.

Estudió en el Instituto Inclán en La Habana, Cuba, antes de convertirse en uno de los dos jóvenes panameños seleccionados para aprendizajes con la empresa del Canal en 1931.

Desde 1935, cuando pasó su aprendizaje, hasta 1948, el título de Briceño permaneció simplemente como "calderero." Pero en julio de este último año, la palabra adicional de "recortador" fue agregada al mismo.

En 1959 le dieron el título que actualmente ostenta, pero sus obligaciones incluyen todavía el trabajo de "cortador de moldes" necesario en el taller de calderas de la División Industrial en Mount Hope.

La especialidad de Briceño aunque más ruda, puede compararse con la tarea a la cual se enfrenta una mujer cuando compra un molde y varias yardas de tela para hacerse un traje. Sin embargo, existen algunas diferencias, y esas diferencias representan el entrenamiento requerido de Briceño, en contraste con el que requiere una modista.

La mujer con el molde tiene que ver cómo juntar las piezas del mismo al vestido, y luego seguir las instrucciones necesarias.

Lo que hace Briceño no es tan sencillo, porque debe trasladar ideas y tamaños de un plano de escalas, a la gruesa y fuerte plancha de acero de donde deben ser cortadas las piezas.

Briceño debe determinar cómo conseguir la mayor cantidad de piezas de la plancha de acero, sin malgastar el costoso metal. Una prueba de su destreza y habilidad es la velocidad y el cuidado con que puede hacer ésto.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

EL VALOR COMERCIAL del Lago Gatún ha sido establecido ya, aunque el nivel de la superficie está todavía 31 pies por debajo de su elevación final. Un hombre de Gatún ha equipado una gran lancha para grupos que deseen hacer recorridos; el servicio de faro usa el lago en trabajo de construcción; lanchas y canoas, algunas equipadas con velas, están haciendo ya viajes aventurados.

Los nativos de la montaña están trayendo sus productos al mercado en cayucos que, en vez de seguir los cursos de los viejos ríos, se están deslizando sobre campos que fueron cultivados solamente hace pocos meses.

Los extraños al trabajo del Canal no entienden por qué los árboles no han sido talados en esa área (164 millas cuadradas) que el lago cubre. Para limpiar esto se requeriría una partida de unos $2 millones. La ruta de los barcos y la gran rada de anclaje en Gatún han sido limpiadas.

Hace 25 Años

CON 1,581,400 pasajeros y 316,107 vehículos transportados, el Ferry Thatcher rompió todos los records anteriores durante el pasado año fiscal.

Dos hombres fueron arrestados por cortar más de 3,000 pies de alambre telegráfico, pesando alrededor de 250 libras, para venderlo como chatarra. Parte del alambre de cobre había sido derretido en lingotes. El servicio telegráfico hacia el Interior quedó interrumpido.

Un fuerte viento del norte vino del Caribe trayendo 6½ pulgadas de lluvia en un período de 24 horas y vientos de 36 millas por hora. El fuerte aguacero agitó al Río Chagres, aumentando el nivel del Lago Gatún a 85.8 pies. Diez de las 14 compuertas de los vertederos fueron abiertas a medida que el agua subía. Seis barcos que se dirigían hacia el Pacífico no pudieron hacer la travesía y 19 barcos estaban en los muelles esperándose que llegaran más.

Hace 10 Años

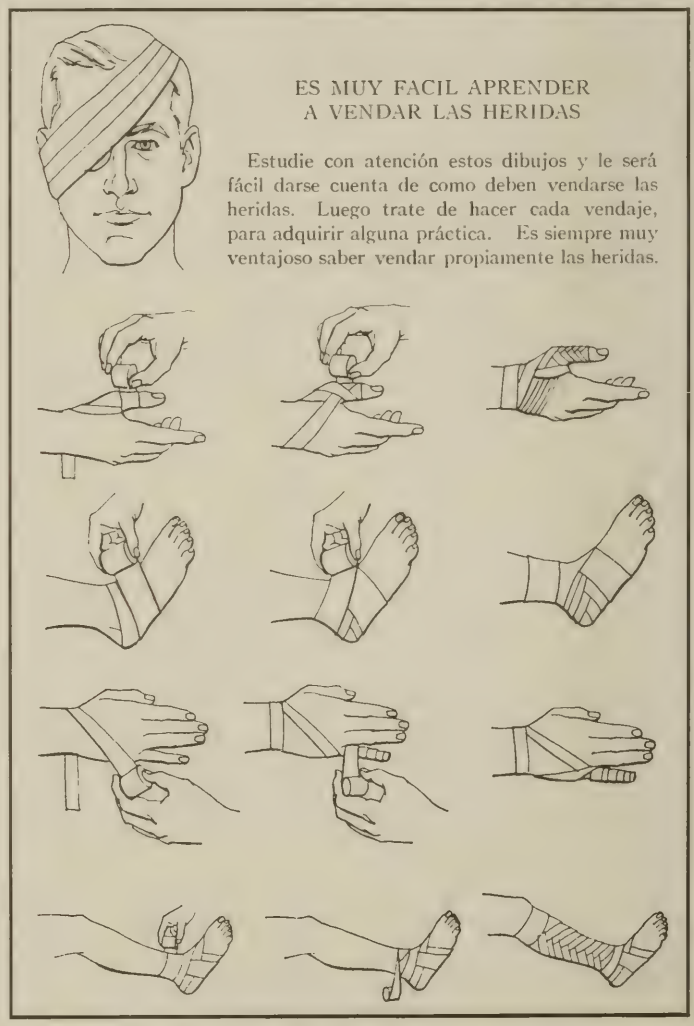
CON RAPIDEZ se está terminando el trabajo de construcción de 56 residencias familiares en Ancón que comprende el proyecto de construcción individual más grande del año. La División de Viviendas anunció que las asignaciones de las 16 casas que se terminarán primero, fueron hechas de aproximadamente 250 aplicaciones.

El último cargamento de carbón que será vendido a la Planta de Carbón de Cristóbal fue cargado para mantener vivo el fuego en las calderas del SS *Arraiz,* que se encuentra en viaje de Chile a Santander, España, con un cargamento de nitrato y cobre. Hace 2 años se planeó cerrar la planta de carbón al final de 1951, pero la venta de carbón a los barcos ha sido tan esporádica que se ha requerido casi 1 año extra para vender la existencia restante.

Teléfonos con disco serán usados en el garaje de la División de Transportes en Ancón en vez de los teléfonos de central telefónica, desde la próxima semana.

Hace 1 Año

LAS PRIMERAS TRES nuevas locomotoras de remolque aerodinámicas del Canal de Panamá han sido cargadas en Yokohama a bordo del barco de carga *Pioneer Myth* de la American Export Line para ser entregadas a la Zona del Canal en enero. Las "mulas" de 55 toneladas fueron cargadas con la propia grúa del barco y serán descargadas en Gatún por el mismo método.



ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Dawson G. Jelley
Oficinista (Ordenes de Trabajo)

30

RAMO DE ADMINISTRACION

Aubrey L. Reid
Cajista (Manual)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Roland E. Williams
Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución)

Joseph C. Noble
Encargado de Mantenimiento

Joseph C. Stair
Encargado de Mantenimiento

Naphtali W. McLean
Pavimentador

DIRECCION DE MARINA

Cecil O. Brooks
Marinero

Clifford A. Rodney
Pasabarco

CONTRALORIA

Mahlon D. Davis
Contador

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Samuel E. Brathwaite
Encargado de Mantenimiento

20

RAMO DE ADMINISTRACION

Marie T. Lindh
Oficinista Ayudante

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Charles S. Smith
Teniente de Policía

Walter H. Alves, Jr.
Sargento de Policía

Lewis W. Barker
Sargento de Policía

Charles C. Fears
Sargento de Policía

Elmer W. Bierbaum
Policía Raso

Richard K. Soyster
Policía Raso

Darwin E. Grier
Superintendente del Departamento de Finanzas

Rochelle H. Head
Estenógrafa

Robert A. Wainio
Inspector de Aduanas

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Roger E. Hamor
Encargado de Sistemas de Acueductos

Augustus Gayle
Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución)

Julián Julio
Encargado de Gancho de Grúa

Andrew D. Desousa
Encargado de Cuarto de Herramientas

Joaquín P. Cossani
Ayudante, Guías para la Navegación

Aureliano Bejarano
Jornalero (Pesado)

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Domingo Quiñones
Jornalero (Pesado-Restricción de Plagas Nocivas)

Ramón C. Madrigal
Jornalero (Hospital)

Roy R. Clarke
Oficinista

S. Carballo
Jornalero (Pesado-Restricción de Plagas Nocivas)

Aubrey Batson
Jornalero (Hospital)

Héctor Henningham
Jornalero (Pesado-Restricción de Plagas Nocivas)

DIRECCION DE MARINA

Arthur J. O'Donnell
Primer Capataz (Caseta de Control de las Esclusas)

Beresford F. Baxter
Oficinista (Tráfico Marítimo)

Elliseo Lemos
Marinero

Garfield A. Yarde
Pasabarco

William T. O'Connor
Capataz General (Operaciones de Atraque y Desatraque)

Reynold Yearwood
Ayudante de Operario de Esclusas

Maximino Herrera
Botero

Wilmut A. Clare
Pasabarco

Belisario Ramos
Pasabarco

W. W. Priester, Jr.
Arqueador

Santos Alas
Pasabarco

Eugene A. Tucker
Pasabarco

Earl T. Gittens
Apuntador de Tiempo

Fabián Martínez
Pintor de Mantenimiento

Carlos E. Ortega
Marinero

Urelmo Martínez
Pasabarco

Marcial A. Bárcenas
Aceitero de Planta de Equipo Flotante

Antonio E. Cardoze
Manipulador de Cabos

Clarence A. Butcher
Pasabarco

Charles W. Hammond
Primer Capataz Pintor

Leslie R. Loga
Capitán de Remolcador o Ferry

John Van Der Heyden
Constructor de Buques

Odilio F. Gordon
Manipulador de Cabos

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Ramón Flores
Capataz de Jornaleros (Aseador)

Alonso López
Vendedor

Clotilde González
Empaquetador de Carne

Gladys v. Ramage
Vendedora

Adina Fargurson
Cocinera

Nettie C. Howell
Despensero

Franklin M. Reece
Carnicero

Cristina P. Samuels
Vendedora (Jefe de Sección)

Ricaurte Arosemena
Jornalero (Pesado)

Máximo Gutiérrez
Almacenero

Helen Cecily Cabey
Vendedora

Alexandrina John
Jornalero (Aseador)

Simón Cortés
Almacenero

Eduvigis Rangel
Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios

Fermín Maroto
Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Edgar A. Hodgson
Capataz de Jornaleros (Pesado)

Gilberto Carranza
Conductor de Camión

Aubrey Judge
Capataz de Jornaleros (Pesado)

James J. Belcourt
Primer Capataz, Patio de Ferrocarril

F. R. Hollowell
Mecánico Tornero (Automotriz)

Bernardo C. Polanco
Reparador de Equipo Automotriz

Edward Allen
Conductor de Camión

Evielyn E. Collins
Encargado del Abastecimiento de Agua a Buques

ASCENSOS Y TRASLADOS

Del 5 de Octubre al 5 de Noviembre

EMPLEADOS que han sido ascendidos o trasladados entre las fechas del 5 de octubre al 5 de noviembre aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado o reclasificación no aparecen.

RAMO DE ADMINISTRACION

Edna A. Kovel, Mecanógrafa a Oficinista de Imprenta (Mecanografía).

Ernesto A. Harrison, Mozo de Oficio, División de Abastos a Mensajero.

Cirilo Alexander, Encargado de Unidad de Duplicación, Imprenta de Balboa, a Ayudante de Encuadernación.

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Daniel L. Jenkins, Ayudante de Actividades Recreativas (Deportes), División de Escuelas a Policía Raso, División de Policía.

División de Bomberos

Enoch L. Hooper, Sargento de Bomberos a Teniente de Bomberos.

Hugh D. Hale, Sargento de Bomberos, 3ª Clase, a Sargento de Bomberos de 4ª Categoría.

División de Correos

Carl W. Hoffmeyer, Oficinista de Distribución, a Oficinista, Unidad de Manejo de Correo.

Robert J. Balcer, Encargado de Ventanilla, a Oficinista, Encargado de Servicios de Ventanilla.

División de Escuelas

Josephine A. Morris, Maestra Substituta, a Maestra de Escuelas Primarias y Secundarias.

Leticia C. Méndez, Maestra Substituta, Escuelas de EE. UU. (Español), a Maestra de Escuelas Primarias y Secundarias.

Yolanda K. Kelson, Maestra Substituta, Escuelas Latinoamericanas, a Maestra de Escuela Primaria, Escuelas Latinoamericanas.

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Hubert B. Pryor, Inspector de Construcción (General), a Sub-Jefe Inspector de Construcción (General), División de Contratos e Inspección.

Eustaquio Herrera, Jornalero (Aseador), a Ayudante de Topografía, División de Ingeniería.

División de Dragas

James E. Hayden, James M. Walsh, Capitán de Remolcador o Ferry de la División de Navegación.

James N. Duffus, Charles R. Gibson, Electricista, a Capataz de Electricistas (Manipulador de Cabos).

Howard Green, Capataz de Encargados de Mantenimiento de Guías para la Navegación, a Capataz de Encargados de Mantenimiento (Sistemas de Distribución).

Joseph B. Atkinson, Pablo G. Romero, Lascelle F. Williams, Encargado de Mantenimiento de Guías para la Navegación, a Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución).

Nathaniel Brown, Leonard W. McBean, George Murray, Hubert Tilley, Israel Watkins, Ayudante de Guías para la Navegación, a Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución).

Luis G. Fields, Capataz (General) a Capataz de Encargados de Mantenimiento (Sistemas de Distribución).

Walter N. Babb, Vivian L. Osavio, Ayudante de Guías para la Navegación, a Encargado de Mantenimiento de Guías para la Navegación.

Miguel A. García, Rubén E. Sandoval, Aceitero (Planta Flotante) de la División de Navegación.

Pedro Osses, Ayudante (General), a Bombero (Planta Flotante).

Joseph N. James, Operario de Rampa, División de Navegación, a Ayudante (General).

Ulysis Jordan, Jornalero (Aseador), División de Servicios Comunales, a Mesero.

División de Electricidad

Robert G. Stanley, Jefe Operario de Planta Generadora, a Despachador de Energía Eléctrica.

George A. Folger, Capataz de Electricistas (Manipulador de Cabos), a Superintendente (Líneas de Transmisión).

Bruce M. Marrow, Operario de Esclusas (Mecánico Tornero) División de Esclusas, de Ingeniero de Turno (Mecánica).

Evelyn G. Faulkner, Encargado de Ordenes Filatélicas (Substituto), a Oficinista (Contabilidad).

Roy A. Dudley, Ayudante de Mecánico Tornero (Marino), División Industrial, a Ayudante de Mecánico Tornero (Mantenimiento).

Isidoro C. Fagout, Trabajador de Muelles, División de Terminales, a Ayudante de Mecánico Tornero (Mantenimiento).

James A. Scantlebury, Mozo de Oficio, División de Abastos, a Jornalero (Aseador).

División de Mantenimiento

Dorothy G. Douglas, Oficinista (Estenografía) División Industrial, a Jefe Oficinista.

Henry E. May, Mecánico Tornero (Marino), División Industrial, a Mecánico de Acondicionamiento de Aire y Refrigeración.

Sylvester Rouse, Capataz de Encargados de Mantenimiento, División de Abastos, a Encargado de Mantenimiento.

Jaime L. Martínez, Operario de Camión (Pesado) de la División de Transporte.

Tomás E. Obeso, Ayudante (General, División Industrial, a Reparador de Equipo Eléctrico.

José E. Ovalle, Jornalero (Pesado) de la División de Esclusas.

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Lucila G. Rivera, Enfermera, a Enfermera (Medicina General y Cirugía), Hospital de Coco Solo.

Hospital Gorgas

Shirley C. Havasi, Jane E. Pauk, Enfermera, a Enfermera (Medicina General y Cirugía).

Henry V. Ross, Reparador de Equipo Médico, a Inspector (Equipo Médico del Hospital).

Raimundo Vergara, Mozo de Oficio (Hospital), a Auxiliar en el Servicio de Sala.

DIRECCION DE MARINA

Drummond McNaughton, Capitán de Remolcador o Ferry (Aprendiz de Práctico), a Práctico (Aprendiz).

Edgar R. McCollin, Jornalero (Pesado), a Marinero (Lancha Motora).

Gerardo Davidson, Jornalero (Pesado), División de Mantenimiento, a Pasabarco.

Manuel S. Ponce, Capataz de Jornaleros (Pesado), a Capataz de Encargado de Mantenimiento, División de Esclusas.

Arthur J. O'Donnell, Primer Capataz (Operación de Esclusas), a Capataz General (Operación de Esclusas).

Albert B. Abreu, Arnold W. Jackson, (Capataz Operario de Esclusas (Electricista), a Primer Capataz (Caseta de Control de las Esclusas).

Clifford B. Asbury, Primer Capataz (Operación de Esclusas), a Capataz General (Operación de Esclusas).

Robert J. Blair, Operario de Esclusas (Electricista), a Jefe Capataz Operario de Esclusas (Electricista).

James J. Boughner, Joseph A. Plaisance, William R. Ward, Electricista, a Operario de Esclusas (Electricista).

James A. Jones, Pintor a Capataz de Pintores.

William Hall, Capataz de Carpinteros (Mantenimiento), a Capataz de Carpinteros.

Arturo G. López, Carpintero, a Capataz de Carpinteros.

Raúl Calderón, Ayudante Operario de Esclusas, a Carpintero (Mantenimiento).

Camilo Polanco, Ayudante Operario de Esclusas, a Conductor de Camión.

Leonardo A. Illueca, Vernon R. Peart, Ayudante Operario de Esclusas a Pintor (Mantenimiento).

Luis Rosero, Aceitero de Equipo Flotante, División de Dragas, a Manipulador de Cabos.

Perfecto Conis, David A. Taylor, Estanislao Urriola, Jr., Marinero, División de Dragas, a Manipulador de Cabos.

Gerardo Gill, Operario de Lancha Motora, División de Dragas, a Manipulador de Cabos.

Luis A. Gutiérrez, Theodore McEntosh, Gilbert McZeno, Clifford E. Prescott, Felipe Smith, Manipulador de Cabos, a Ayudante Operario de Esclusas.

Walter E. Kellman, Jornalero (Pesado) División de Ferrocarril, a Manipulador de Cabos.

División Industrial

Harry E. Townsend, Capataz General de Mecánico Tornero (Marino), a Jefe Capataz de Mecánico Tornero (Marino).

Carlos Grenard, Mozo de Paquetes, División de Abastos, a Ayudante General.

CONTRALORIA

John B. Morton, Jr., Contador, División de Contabilidad, a Administración de Sistemas y Procedimientos de Contabilidad.

División de Contabilidad

George T. Darnall, Jr., Ingeniero General (Estimados), División de Ingeniería a Ingeniero de Evaluación (General).

Helen A. Adams, Oficinista (Estenógrafa), Ramo de la Administración, a Técnico de Contabilidad.

Dora W. Ung, Vendedora, División de Abastos, a Técnico de Contabilidad.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

División de Abastos

Florence M. Burns, Oficinista Contador, a Ayudante de Contador.

Mauricio J. Lovell, Mecanógrafo, a Oficinista de Abastos (Ventas; Mecanógrafo).

Samuel D. Toppen, Capataz de Encargados de Mantenimiento de la División de Navegación.

Jorge T. Vásquez, Jornalero, División de Dragas, a Jornalero (Aseador).

División de Servicios Comunales

Arthur C. Payne, Ayudante, Proyectos de Viviendas (Sub-Gerente Oficina Encargada de Viviendas de Cristóbal) a Ayudante, Servicios Administrativos.

Nelson Marquinez, Jornalero, División de Dragas.

Marcelino Ureña, Jornalero, a Jornalero (Pesado).

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

División de Terminales

Augustus Lemon, Conductor de Camión, a Conductor de Camión (Pesado), División de Transporte a Motor.

Nicolás E. Calderón, Jornalero, a Ayudante de Vagonero (Madera y Acero), División de Ferrocarril.

Jan Mirrop, Capataz de Ayudantes de Despacho de Combustibles Líquidos (Muelles), a Despachador de Combustibles Líquidos.

Alhurt Watson, Operario de Montacarga, a Capataz de Estibadores (Buques).

Leonardo Velarde, Trabajador de Muelles, a Estibador.

Marcus Aird, Edward J. Atherton, Oficinista de Carga, a Oficinista, Regulador de Carga.

John R. Burnham, Mozo de Paquetes, División de Abastos a Marcador de Carga.

Félix Ríos, Jornalero, División de Dragas, a Marcador de Carga.

José Sosa, Ordeñador, División de Abastos, a Trabajador de Muelle.

Siguen a continuación ascensos en que no ha variado el título de la posición:

Joseph L. Hickey, Ingeniero General, División Industrial.

Herbert A. Greene, Jr., Arqueador, División de Navegación.

George H. Moore, Oficinista, Sección de Nóminas, División de Contabilidad.

Robert G. Orvis, Oficinista (Tráfico Marítimo), División de Navegación.

Juan J. Saint Malo, Ayudante de Recopilación Cartográfica.

Mario Pezzotti, Jefe de Sección, Centro de Servicios Comunales, División de Abastos.

Luis E. de León, Operario de Máquina de Contabilidad, Contraloría.

Jorge Hernández, Ayudante Topográfico, División de Ingeniería.

JUBILACIONES

AL CONCLUIR el mes de octubre le fueron presentados certificados de jubilación a los siguientes empleados cuyos nombres aparecen seguidos del título de la posición que ocupaban al jubilarse y los años de servicio que prestaron al Canal:

Juan Aguilar, Estibador, División de Terminales; 12 años, 8 meses.

Juvenal Arias C., Estibador, División de Terminales; 16 años, 11 meses, 25 días.

Francis J. Aurelien, Oficinista Guardalmacén, Hospital de Coco Solo; 37 años, 5 meses, 16 días.

Clarence Belgrave, Jefe Verificador de Carga, División de Terminales; 46 años, 21 días.

Walpert J. Bernard, Oficinista Guardalmacén, División de Abastos; 46 años, 4 meses, 21 días.

David Burkett, Aceitero, División de Electricidad; 38 años, 10 meses, 11 días.

Rixford U. Chase, Técnico Médico (General), Clínica Médica de Gamboa; 38 años, 2 días.

Elden W. Coffey, Capataz, Operarios de Esclusas, División de Esclusas; 21 años, 2 meses, 5 días.

Edgar F. Drayton, Capataz de Jornaleros, División de Abastos; 45 años, 1 mes, 18 días.

Adolfo Esquivel, Aceitero, División de Navegación; 25 años, 4 meses, 15 días.

Harold M. Fraser, Reparador de Central Telefónica, División de Electricidad; 37 años, 7 meses, 15 días.

Sotero Fuentes G., Botero, División de Esclusas; 18 años, 1 mes, 8 días.

Malcolm I. Gatheral, Ingeniero Jefe, SS Cristóbal; 20 años, 5 meses, 28 días.

Harold T. Gordon, Estibador, División de Terminales; 25 años, 9 meses, 12 días.

Sra. Helen F. Heim, Encargada, Reclamos de Carga, División de Terminales; 32 años, 11 meses, 20 días.

Oscar Johnson, Capataz General, Operarios de Esclusas, División de Esclusas; 21 años, 10 meses, 26 días.

Fitz N. Jordan, Encargado de Mantenimiento, División de Mantenimiento; 44 años, 7 meses, 26 días.

Eugene F. Kleasner, Capataz General, Operación de Esclusas, División de Esclusas; 26 años, 3 meses, 4 días.

Sra. Julia Loupadiere, Auxiliar de Enfermera, Hospital Gorgas; 18 años, 8 meses, 7 días.

Samuel A. Muir, Jornalero (Aseador), Imprenta; 37 años, 2 meses, 9 días.

José A. Pimentel, Aceitero, División de Navegación; 35 años, 8 meses, 23 días.

Wallace E. Rushing, Electricista Operador de Esclusas, División de Esclusas; 18 años, 11 meses, 1 día.

Alberto C. Smith, Mozo de Oficio, División de Abastos; 25 años, 1 mes, 9 días.

Srta. Helen M. Starr, Directora de Escuela Primaria, División de Escuelas; 28 años, 1 mes, 11 días.

Edward C. Wilson, Carpintero, División de Mantenimiento; 35 años, 2 meses, 1 día.

ACCIDENTES

OCURRIDOS ESTE MES Y DURANTE ESTE AÑO OCTUBRE

	CASOS DE PRIMEROS AUXILIOS		INCAPACITADOS		DIAS PERDIDOS POR INCAPACIDAD	
	'62	'61	'62	'61	'62	'61
Todas los unidades	234	261	7	11	288	3178
Durante el presente año	2451	3049(699)	103	111(4)	8516	18538(95)

( ) Total incluye lesiones ocurridas en trabajos de mantenimiento de Esclusas.

SEGURIDAD

10 REGLAS BASICAS

1. Observe las instrucciones; si no sabe, pregunte.
2. Enmiende o avise sobre condiciones peligrosas o inseguras.
3. Contribuya a mantener el orden y la limpieza.
4. Utilice las herramientas adecuadas.
5. Reporte sobre todas las heridas; pida los primeros auxilios
6. Ajuste o repare máquinas o equipo solo cuando sea autorizado.
7. Utilice el equipo de protección; use atavío apropiado y empéñese en que esté en buenas condiciones.
8. No bromee durante horas de servicio.
9. Al levantar algo pesado, doble las rodillas; pida ayuda cuando se trate de cargas pesadas.
10. Observe todas las reglas de seguridad.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6159

NAVEGACION

LOS ARRIBOS de Navidad al Canal no podían ser más apropiados si hubieran sido planeados. El *Northern Star,* un transatlántico de 1,400 pasajeros en servicio alrededor del mundo, llegará a Balboa el 23 de diciembre y pasará por el Canal el Día de Navidad. El SS *Jerusalem* atracará en Cristóbal el mismo día que transite el *Northern Star* por el Canal.

El Día de Navidad será la segunda vez que el *Northern Star* visita el Canal. El nuevo transatlántico vino aquí en su primer viaje el 12 de septiembre. El *Northern Star* no lleva carga. El transatlántico tiene aire acondicionado y está equipado con un circuito cerrado de televisión en los salones públicos. En su viaje hacia el Canal de Panamá, el *Northern Star* dará la vuelta por el Cabo en Africa del Sur, y habrá visitado Australia y Nueva Zelandia, según informa W. Andrews & Co., agentes locales del transatlántico.

El SS *Jerusalem* de la Zim Lines visitará Cristóbal el 26 de diciembre en una travesía de 13 días de Navidad y Año Nuevo por siete puertos en el Caribe. El transatlántico con aire acondicionado, que partirá del Puerto de Miami, lleva 350 pasajeros. El barco tiene una piscina al aire libre, un cinematógrafo, una tienda de compras libre de impuestos, dos orquestas de baile, y diversiones. El 95 por ciento de las cabinas dan a la parte exterior.

El SS *Jerusalem* debe atracar el 26 de diciembre a las 7 a.m. y partirá a las 4 p.m. de ese día, de acuerdo con información recibida por la United Fruit Co., sus agentes locales.

Para la víspera de Navidad se espera la llegada del *Zeider Kruis,* que está en una travesía alrededor del mundo. Otra llegada cerca de Navidad será la del transatlántico de la Moore-McCormack el SS *Argentina,* que deberá arribar a Cristóbal el 27 de diciembre a las 8 a.m.

El *State of Maine,* el barco-escuela de la Academia Marítima de Maine, comandado por el Capitán A. F. Coffin, debe visitar Cristóbal y Balboa del 25 al 28 de enero. El *State of Maine,* antes de entrar al mar como un barco-escuela, era el antiguo SS *Ancón* de la Panama Line.

El SS *Elizabethport,* un nuevo barco carguero de 630 pies operado por el Sea-Land Service, Inc., cuya ruta lo llevó por el Canal de Panamá en un viaje desde Port Newark, Nueva Jersey, hasta Long Beach y Oakland, California, inauguró el primer servicio de carga de costa a costa y el más revolucionario cargamento de los Estados Unidos (remolques cargados) en muchos años. El navío, un antiguo barco-tanque T-2, fue el primer barco reacondicionado y dotado de estas características especiales en un astillero en el puerto de Nueva York.

La planta de la Todd Shipyards Corp.'s Hoboken llevó a cabo la extensa operación de ampliación, la cual incluyó la remoción de la parte central del navío y luego ajustando las secciones de la proa y popa a un nuevo casco de 417 pies construido en Alemania.

Tránsito de Embarcaciones de Alto Calado Durante el Mes de Octubre

	1962	1961
Comerciales	882	935
Gobierno de los EE. UU.	17	20
Gratis	9	2
Total	908	957
PEAJES *		
Comerciales	$4,412,721	$4,647,565
Gobierno de los EE. UU.	56,964	82,336
Total	$4,469,685	$4,729,900
CARGA**		
Comerciales	4,890,308	5,284,258
Gobierno de los EE. UU.	19,973	65,050
Gratis	51,676	3,901
Total	4,961,957	5,353,209

*Incluye los peajes de todas las embarcaciones pequeñas y de alta mar.

**Cifras de la carga están en toneladas brutas.

Carquinez, la nueva balsa o ferry que prestará servicios en Jacksonville, Florida, cruzó el Canal a la zaga del remolcador Capt. Lew S. Russell, Jr., procedente de Portland, Oregon. La balsa mide 180 pies y tiene 67½ pies de anchura, excediendo, pues, las dimensiones de las balsas Presidente Roosevelt y Presidente Amador, de solo 125 pies, tan conocidas de los istmeños. El Carquinez y su remolcador se detuvieron en el Muelle 15 para reparaciones y reabastecimiento antes de cruzar el Canal.

Crecen los Tanqueros

EL TAMAÑO MEDIO de los buques-cisterna ha sido doblado durante los últimos 10 años. Esto se debe a que el costo por unidad de la nave/transporte (su construcción y operación) tiende a disminuir en relación con su tamaño . . . hasta cierto punto.

Por ejemplo, transportar aceite crudo del Caribe a Europa occidental en un tanquero de 47,000 toneladas cuesta aproximadamente la mitad de lo que costaría en uno de 16,600 toneladas, como los famosos T-2 de la pasada guerra.

Esa ventaja desaparece cuando se aproxima a naves de 70,000 toneladas, entre otras razones porque hay menos puertos a que puedan acodarse.